

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGM al nord de la Ronda de la Guineueta Vella

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: REGESA

Redactor de l'EAMG: EDR Projectes
Mediambientals

En compliment de l'article 18.3 de la Llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del PGM al nord de la Ronda de la Guineueta Vella*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Barcelona promou la modificació del PGM per tal de reordenar la banda nord de la Guineueta Vella en el barri de Canyelles de Barcelona, amb els objectius d'ajustar la qualificació urbanística d'acord amb els usos existents, millorar la connexió dels espais lliures del barri amb els sòls forestals de Collserola, implantar habitatge amb protecció pública i habitatge dotacional, per tal de crear una continuïtat urbana entre es barris de Canyelles i Roquetes.

El promotor del planejament és l'Ajuntament de Barcelona, propietari de tot el sòl de l'àmbit excepte del terreny qualificat com a equipament, a iniciativa de REGESA.

La superfície de l'àmbit de planejament és de 48.455 m².

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM al nord de la Ronda de la Guineueta Vella*, a Barcelona, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 14.300 m² de sostre destinat a usos residencials, que inclouen un total de 194 habitatges (144 protegits i 50 dotacionals).
- Espais amb un sostre màxim total de 3.000 m² als baixos dels edificis destinats a usos terciaris

- Sòl destinat a equipaments esportius (camp de futbol i pista de petanca) que ocupa un total de 1.400 m². Aquests usos són preexistents i, per tant, es reubicaran.
- Es destinen 2.962 m² a zona verda

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat de la modificació de PGM estima que el sector generarà un total de **3.200 desplaçaments/dia feiner, 1.600 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		14.300,00	194	1.358	1.430	1.204
comercial		3.000,00			1.500	0
equip. cult.-esp.-recre.	9.459,00				1.892	1.892
zona verda	2.962,00				148	148
TOTAL	48.455,00	17.300,00	194	1.358	4.970	3.244

Per al càlcul dels desplaçaments generats pels habitatges, l'estudi aplica la ràtio de 7 viatges/habitatge, amb el que resulta un total de 1.204 viatges/dia. Tanmateix el nombre d'habitatges considerats per l'estudi és menor al que indica el planejament (172 habitatges en comptes de 194), per tant la mobilitat generada serà superior al que indica l'estudi, 1.430 viatges/dia.

Les zones verdes generen prop de 150 viatges dia, mentre els equipaments esportius generen uns 1.900 viatges/dia (no es concreta l'ús de l'equipament).

Per altra banda, l'estudi no té en consideració els usos comercials previstos a les plantes baixes dels edificis residencials, que poden generar uns 1.500 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta dades de l'EMO 2001 per a la ciutat de Barcelona, però no es fa una proposta de repartiment per a la nova mobilitat. Per altra banda, des de la redacció del present informe es posa de manifest que es disposen de dades més actualitzades de mobilitat per a la ciutat de Barcelona (Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner, EMEF, que es realitza anualment, o Enquesta de Mobilitat Quotidiana, EMQ 2006 o el propi pla de mobilitat urbana).

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi afirma que la xarxa bàsica per a vehicles assegura la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns. Es destaca la proximitat a la Ronda de Dalt, amb un volum diari superior als 100.000 vehicles. La sortida 3 de la Ronda dona servei al sector.

No es concreten les característiques actuals dels vials d'accés al sector, ni els itineraris des de la Ronda de Dalt.

L'estudi aporta dades relatives a l'evolució dels vehicles al districte entre els anys 2000 i 2004, que mostren una evolució negativa quant al nombre de turismes. Des de la redacció del present estudi es posa de manifest que al web de l'Ajuntament de la ciutat es poden consultar dades més actualitzades i concretades a nivell de barri.

S'afirma que al barri no hi ha Àrea Verda i que diversos solars de l'àmbit objecte d'estudi s'utilitzen en l'actualitat com a aparcament lliure, ja que el barri de Canyelles pateix un notable dèficit de places d'aparcament. L'estudi recorda que caldrà fer una previsió de reserva de places d'acord amb el que estipula l'article 298 de les Normes Urbanístiques del PGM.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi esmenta l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús diürn i nocturn. S'esmenta que les línies 11, 27, 31, 32, 47, 60, 71, 73, 76, 122, 185, etc abasteixen generosament la zona. Tanmateix no es concreten quines d'aquestes línies donen servei al sector ni a quina distància es troben les parades.
- Metro: Canyelles i Roquetes L3, les estacions es localitzen a menys de 500m del sector

L'estudi mostra una imatge amb la localització de parades de les línies d'autobús, sense concretar quines línies efectuen parada a cada una d'elles. Des de la redacció del present informe es dedueix que algunes parades són properes al sector, per exemple les de la línia 31. No es concreten itineraris, horaris ni freqüències del transport públic, així com tampoc l'estat de la infraestructura de les parades.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi mostra un esquema amb els principals itineraris per a vianants, tanmateix no concreta quines són les condicions existents per als desplaçaments a peu (amplades lliures de vorera, pendents, existència d'arbrat, estat de la il·luminació, etc), ni quins són els itineraris principals fins a les parades de transport públic.

Quant a la bicicleta, l'estudi aporta dades generals sobre la ciutat de Barcelona (km de carril bici, disseny per als carrils nous) i mostra una imatge de Bicing on s'intueix que el carril bici més proper es troba a una distància considerable. Les estacions bicing més properes es localitzen a més de 1000m del sector.

L'estudi no aporta dades referents a l'orografia del sector i del barri.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza quin serà el repartiment modal de la mobilitat generada ni quina serà la incidència dels nous viatges sobre les xarxes viària i de transport públic existents, ni durant el conjunt del dia ni tampoc en l'hora punta.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a **aparcament de bicicletes** per a tots els usos, i a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		14.300,00	194	388	71	39
comercial		3.000,00		30		
equip. cult.-esp.-recre.	9.459,00			sd		
zona verda	2.962,00			30		
TOTAL	48.455,00	17.300,00	194	448	71	39

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** l'estudi indica que caldrà seguir les indicacions de les Normes Urbanístiques del PGM, però no es concreta cap dada. Des del present informe s'indica que caldrà fer una reserva de **71 places**, 1 per a cada habitatge, tal i com indica el Decret.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **39 places** per a usos residencials, 0,5 places per habitatge. L'estudi de mobilitat no fa cap consideració al respecte.

Des de la redacció del present informe s'incideix en què cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

Cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **388 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 144 habitatges). L'estudi de mobilitat aplica la ràtio d'aparcament de bicicletes que proposa el Decret per als habitatges, tanmateix considera un nombre inferior d'habitatges, que caldrà ajustar amb el planejament. Des de la redacció del present informe es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe, sempre fora de la via pública.

No es concreta en nombre de places amb què haurà de comptar l'**equipament**, ja que encara no es coneix l'aforament. Caldrà concretar més endavant (amb el planejament derivat) aquesta xifra.

L'estudi preveu que les **zones verdes** comptin amb un total de 30 places d'aparcament per a bicicletes.

Quant a les places destinades a usos comercials, l'estudi no fa cap valoració al respecte. Caldrà disposar de 30 places per a bicicletes a les proximitats als accessos dels establiments.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Cal tenir en consideració la reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000m² de sostre destinat a comerç i 2.000 m² dedicat a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 3.000 m² de sostre destinat a activitats terciàries). L'estudi no fa cap referència a la reserva de places per a la distribució urbana de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no fa cap proposta quant a la xarxa de transport públic, ja que es considera que el sector té una oferta suficient.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no fa cap proposta quant a la xarxa per a vehicles.

Xarxa de vianants

L'estudi afirma que no es preveu disposar de carrers d'ús exclusiu per a vianants ni de rambles ni passejos centrals.

No es concreta el disseny previst per a la planificació (amplades de voreres, pendents, localització de passos de vianants, etc). S'afirma que els itineraris s'adaptaran al Codi d'Accessibilitat.

Amb la memòria de planificació s'adjunta un avantprojecte no vinculant que proposa una ordenació del sector. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que es contempla un passatge per a vianants per accedir als habitatges, que connecta amb el carrer Miguel Hernández i que serveix d'itinerari fins al Parc Central de Canyelles.

Xarxa ciclable

L'estudi no fa cap proposta quant als itineraris per a la bicicleta.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMO 2001 que mostren que les dones es desplacen menys que els homes, tot i que la tendència ha tendit a igualar-se. L'estudi afirma que la qüestió de gènere no aporta diferències quantitatives ni qualitatives respecte de l'avaluació de la mobilitat generada. Tanmateix, l'estudi no aporta el repartiment modal diferenciat per gènere, que posa de manifest que les dones són més usuàries del transport públic i dels modes no motoritzats.

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi caracteritza les emissions dels vehicles a partir de les dades de IMD i aplicant factors d'emissió (CORINAIR 1990) per km recorregut.

En aquest capítol l'estudi fa un repartiment modal per tal de concretar quants desplaçaments/dia hi haurà en vehicles motoritzats. Segons les dades presentades es preveu que un 91% dels nous desplaçaments s'efectuïn en transport privat motoritzat (turisme o moto), percentatge molt superior al conjunt de la ciutat i a les dades aportades de l'EMO 2001.

Segons els càlculs presentats el total de combustible/dia utilitzat per la nova mobilitat serà de 1.673 litres per a recórrer un total de 13.072 km, considerant separatament els turismes dièsel i benzina, les motocicletes i els autobusos.

Quant als contaminants, s'estima que els turismes emetran diàriament 132kg de monòxid de carboni, 18kg d'òxids de nitrogen, 0,9kg de partícules en suspensió i 0,6 kg de metà.

Per finalitzar es proposen bones pràctiques per tal d'aconseguir un estalvi energètic i un menor impacte ambiental (filtres de partícules, nous carrils bus, promoció del cotxe compartit), a més d'una reflexió comparativa de l'eficiència del transport públic col·lectiu respecte del vehicle privat individual.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM al Nord de la Ronda de la Guineueta Vella*, a Barcelona, no compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, pel que s'emet **informe desfavorable**.

A continuació es detallen els aspectes que cal ampliar, modificar o en què cal aprofundir, per tal d'adequar-se formalment al Decret 344/2006 i als continguts de la Llei 9/2003 de la Mobilitat i del propi Decret.

- Cal que es graïïn els **nous viatges generats en un plànol** a escala adient, on s'identifiquin clarament els focus de major generació de viatges.
- Cal concretar la localització dels **equipaments** a les proximitats de l'àmbit d'estudi, per tal de valorar l'adequació dels itineraris proposats.
- Cal que tota la documentació gràfica que s'aporti inclogui la **localització del sector**.
- És necessari aportar dades **de l'estat actual de les diferents xarxes de mobilitat**, per tal de valorar la idoneïtat de les mesures correctores proposades. Aquestes dades són especialment interessants per als modes no motoritzats, per als seus desplaçaments interns a l'àmbit i els de connexió amb altres equipaments i les parades de transport públic.
- És necessari valorar dades de mobilitat més recents, i aportar dades quant a **demanda i oferta actual i futura, quant al trànsit privat motoritzat i el transport públic**, per tal de valorar la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes.
- Quant als **aparcaments**, cal especificar quina és la proposta de l'estudi i la memòria urbanística quant als vehicles motoritzats, ajustar les places de bicicletes al nombre real d'habitatges, assumir el nombre de places per a usos comercials i prendre el compromís que els equipaments disposaran de les places que escaigui en base a les seves dimensions i característiques funcionals.
- Cal ajustar-se als requeriments de l'article 6 del Decret quant a la **distribució urbana de mercaderies**.

Barcelona, a 16 de juny de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic